Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1876**

15. Wahlperiode 04. 11. 2003

Antrag

der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Markus Grübel, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Gerald Weiß (Groß-Gerau) und der Fraktion der CDU/CSU

LKW-Sonntagsfahrverbot in Deutschland beibehalten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Sonntagsfahrverbot für LKW in Deutschland hat sich bewährt und muss erhalten bleiben. Nach § 30 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung dürfen an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren. Die von der EU-Kommission erwogene Lockerung des Sonntagsfahrverbots für LKW auf deutschen Straßen darf auf keinen Fall Realität werden. Derzeit gibt es keine EU-Rechtsvorschriften über Beschränkungen des Güterverkehrs mit schweren Lastkraftwagen. Aus diesem Grund werden die Rechtsvorschriften über Fahrbeschränkungen sowie etwaige Ausnahmen davon durch die Mitgliedstaaten erlassen. Den freien Warenverkehr beeinträchtigen die geltenden deutschen Regelungen nicht, da verderbliche Waren ohnehin schon von Fahrverboten (sonntags zwischen 0 und 22 Uhr) ausgenommen sind.

Medienberichten zufolge hat Italien jetzt überraschend seinen Widerstand gegen eine einheitliche Regelung innerhalb der Europäischen Union aufgegeben. Damit stünden Deutschland nur noch Frankreich und Österreich zur Seite, was zur Blockade einer EU-Harmonisierung nicht mehr ausreicht.

Nach dem Willen der EU-Kommission sollen die Mitgliedstaaten zusätzlich Fahrverbote künftig nur noch mit ausdrücklicher Genehmigung der EU-Kommission verhängen dürfen. Wenn die grundsätzlichen Befugnisse erst einmal auf die EU übertragen worden sind, ist zu befürchten, dass die Ausnahmevorschriften allenfalls „Auslaufmodelle“ und erfahrungsgemäß nur noch von kurzer Haltbarkeitsdauer sind.

Die geplante Lockerung des Sonntagsfahrverbots für LKW bedeutet einen gravierenden Einschnitt in das Privatleben des Berufskraftfahrers und seiner Familie. Eine Änderung der Sonntagsruhezeit bringt außerdem Gefahren für die allgemeine Sicherheit im Straßenverkehr. Übermüdete und frustrierte Fahrer werden alles versuchen, um doch noch rechzeitig bei der Familie zu sein.

Sie werden dadurch zur Gefahr für den allgemeinen Sonntags- und Ausflugsverkehr.

Besonders in Regionen, wo der Fremdenverkehr die einzig bedeutende Einnahmequelle bedeutet und ein zweites wirtschaftliches Standbein nicht absehbar ist, kann sich die beschlossene Aufweichung des Fahrverbots für LKW an Sonn- und Feiertagen negativ auf die Betriebe und deren Überlebenschancen auswirken. Dörfer und Städte werden sich mit der Aufstellung von Park- und Durchfahrtsverbotstafeln für LKW gegen die vorhersehbare LKW-Flut in den Morgenstunden der Sonntage zur Wehr setzen. Es gilt dabei auch zu verhindern, dass Transportunternehmen das bestehende Sonn- und Feiertagsfahrverbot legal umgehen können, indem sie von den zuständigen Behörden sehr leicht eine Ausnahmegenehmigung erhalten können.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

– alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um eine Aushöhlung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots zu verhindern. Deutschland muss Fahrverbote im Rahmen der Subsidiarität nach seinen Erfordernissen weiter selbst bestimmen können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des mit der EU-Osterweiterung stark ansteigenden LKW-Verkehrs, der deutsche Regionen vor größere Herausforderungen stellt als andere EU-Staaten;
– im Rahmen der Bemühungen um den Erhalt des Fahrverbots Großbritannien, das sich bisher neutral verhalten hat, für die deutschen Interessen zu gewinnen;
– gegenüber der EU-Kommission verstärkt auf eine länderübergreifende Strategie zur Bewältigung der Güterverkehre in den Haupttransitländern der Europäischen Union mit dem Ziel zu drängen, Schiene, Wasserweg sowie den kombinierten Verkehr stärker am Wachstum der Langstreckengüterverkehre zu beteiligen. Priorität muss der Ausbau des Verkehrsnetzes haben, damit dieses den steigenden Herausforderungen auch ohne eine Aufhebung des LKW-Sonntagsfahrverbots gewachsen ist. Bevor die EU am Sonntagsfahrverbot rührt, muss es zu ernsthaften Anstrengungen kommen, damit die Transeuropäischen Netze schnell Realität werden.

Berlin, den 4. November 2003

Renate Blank
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs
Peter Götz
Markus Grübel
Klaus Hofbauer
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Gerald Weiß (Groß-Gerau)
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333